OBSERVATIONS STATISTIQUES (1)

SUR une entreprise utile et déja commencée, dont l'entière exécution procureroit à la ci-devant province de BRETAGNE les plus grands avantages, et seroit propre en même temps à seconder les vues bienfaisantes du Gouvernement pour l'amélioration de la partie centrale de cette importante portion du territoire français.

PAR le citoyen OBELIN, membre du Corps législatif.

OUTRE les deux grandes routes pratiquées le long des côtes méridionale et septentrionale de la BRETAGNE pour établir les communications importantes de la France

---

(1) *Statistiques* (topographique et politique). « Cette épithète » est nouvelle dans notre langue; mais elle mérite d'y être » admise. . Elle est nécessaire pour rendre avec précision une idée » nouvelle. . . » Rapport fait par François (de Neufchâteau), sur les *Annuaires Statistiques* du Bas-Rhin, à la Société d'Agriculture de Paris; le 14 germinal an 10. Voyez *les Annales de Statistique*, n°. II, prairial an 10.

avec *Brest*, *Lorient*, *Quimper*, on avoit formé le dessein d'en ouvrir une plus directe et plus courte, qui, de *Rennes*, passant par *Montfort*, *Saint-Méen*, *Merdrignac*, *Poulancre*, *Rosternen* et *Carhaix*, traverseroit la Bretagne, par le milieu, dans presque toute sa longueur, depuis *la Gravelle* jusqu'à *Brest* et jusqu'à *Quimper.*

Cette route a été commencée par ordre des ci-devant États de Bretagne, et poursuivie, à différentes reprises, depuis *Rennes* jusqu'à *Merdrignac*, d'où l'on avoit ordonné de ſaire un *tracé*, et de planter des piquets ou jalons jusqu'à *Loudéac*, peu de temps avant la révolution.

Comme on croit que cette route, ardemment souhaitée par toutes les communes qui se trouveroient sur son passage, procureroit d'ailleurs à la ci-devant province de Bretagne, et même à l'État en général, les plus grands avantages, on va présenter un simple aperçu des motifs imposans de bien public qui paroîtroient en exiger la continuation; on y joindra des réponses aux objections qu'on pourroit faire contre.

PREMIER MOTIF.

On convient généralement que les grandes routes procurent à la société trois avantages principaux : le premier est d'offrir plus de sûreté et de commodités

aux voyageurs ; le second est d'animer le commerce, en facilitant les transports ; le troisième, le plus important de tous, est de vivifier, d'améliorer l'agriculture, en procurant des débouchés pour toutes les denrées, et en donnant des valeurs à des productions qui souvent n'en auroient point sans cela.

Chacune des routes qu'on a ouvertes dans la ci-devant province de Bretagne procure plus ou moins ces avantages ; celle dont il s'agit auroit celui de les réunir tous au plus haut degré.

1°. Elle offriroit aux voyageurs plus de sûreté, puisqu'elle fourniroit au public le moyen de pénétrer dans plusieurs cantons au centre de la Bretagne, où il est actuellement impossible de passer sans les plus grands risques (1), sur-tout avec des voitures ; elle offriroit en

---

(1) *Sans les plus grands risques...* 1°. Risque de s'égarer à chaque pas dans des campagnes isolées et presque désertes, où l'on ne trouve aucun signe indicatif du chemin qu'on doit suivre ; 2°. risque pour les chevaux et voitures, qui sont arrêtés à chaque instant par le rétrécissement de vieux chemins transformés en ravins profonds, ou exposés à s'embourber dans des fondrières... Voilà l'état où se trouvent presque généralement les chemins *vicinaux* dans la partie centrale de la Bretagne. Sans doute le temps viendra où l'on reconnoîtra enfin sérieusement que les intérêts les plus évidens comme les plus pressans de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, dans lesquels viennent se fondre tous les autres intérêts, demandent qu'il y ait, de proche en proche, entre toutes les communes de la République, des communications

même temps plus de commodités, puisqu'à des chemins creux, étroits, impraticables, elle substitueroit une route unie, libre, et en même temps la plus courte de toutes pour se rendre dans les places importantes qui sont situées aux extrémités de la Basse-Bretagne.

2°. Elle seroit avantageuse au commerce en général, et principalement à une branche d'industrie particulière à cette partie de la Bretagne, en procurant, pour le transport des filasses, des fils et des toiles, des communications directes et commodes entre les diverses parties de la Haute-Bretagne, et le pays industrieux et commerçant dont *Loudéac* (1) est le centre.

3°. Cette route qui traverseroit dans toute sa longueur le milieu de la Bretagne, qui malheureusement manque de débouchés, seroit extrêmement avantageuse à l'agriculture, et même absolument nécessaire pour vivifier un canton fort étendu, dont l'état misérable, causé

---

praticables; sans doute le temps viendra où l'on prendra enfin, à cet effet, des mesures efficaces, plus faciles peut-être qu'on ne pense, si l'on se borne au simple nécessaire, toujours suffisant, et si précieux sur-tout quand on éprouve une absolue privation! Ce temps viendra sans doute... Honneur et gloire au grand homme qui saura l'accélérer....

(1) *Dont Loudéac est le centre*... On connoît l'importance du commerce de toiles dites *Bretagnes*, qui se fait avec nos colonies, l'Espagne et autres pays, et qui se fabriquent dans les territoires de *Pontivy*, *Loudéac*, *Uzel* et *Quintin*.

uniquement par le défaut de communications, mérite l'attention et la sollicitude du Gouvernement.

Ce canton, situé entre *Montfort* et *Carhaix*, dans une longueur d'environ vingt-cinq lieues sur cinq ou six lieues de largeur (ce qui fait au moins une étendue de cent lieues carrées de superficie), est très-productif et très-fertile en grains, bois de chauffage et de construction, pommes, fourrages, chanvres d'une qualité excellente, et supérieure à toute autre pour les voiles et les cordages des vaisseaux; il sembleroit destiné par la nature à être le séjour de l'aisance, et pourtant il n'est en général que celui de l'indigence et de la misère.

La cause principale, et peut-être l'unique de cet état déplorable, est évidemment le défaut de chemins, qui, rendant les transports et les communications extrêmement difficiles, souvent même impossibles, fait qu'une grande partie des productions territoriales, sur-tout celles qui ont beaucoup de volume et de poids, comme foins, bois, pommes, cidre, &c., n'ont point de débouchés, ni par conséquent de valeur, faute de consommation locale suffisante; ce qui expose les cultivateurs à en essuyer la perte dans les temps d'abondance, ou (ce qui est plus funeste encore) à contracter l'habitude de consommer quelques-unes de ces denrées avec un excès qui nuit également à leurs mœurs, à leurs travaux (1), à leur santé.

(1) *A leurs travaux, à leur santé*... Lorsque la récolte du

SECOND MOTIF.

Outre les avantages qu'on vient de remarquer, ce chemin direct, qui tiendroit toujours le centre de la Bretagne dans toute sa longueur, auroit encore celui de couper par le milieu toutes les routes latérales qui la traversent en différens endroits du *nord* au *sud;* il seroit, par ce moyen, un tronc commun auquel viendroient s'embrancher, comme autant d'échelons, toutes ces routes latérales (1) de distance en distance, et ouvriroit tout-à-

---

foin a été considérable, on a beaucoup de peine à s'en procurer la vente à six francs le millier pesant; les bois de chauffage et de construction y sont également à vil prix. Toutes les fois qu'il y a abondance de cidre, les paysans s'enivrent du matin au soir, parce que ne pouvant en trouver la défaite, ils ne veulent pourtant pas, disent-ils, que *les dons de la Providence soient perdus...* On conçoit combien ces excès journaliers sont préjudiciables à leurs mœurs, à leur santé, à leurs travaux.

(1) *Toutes ces routes latérales...* Ce chemin direct et central, considéré dans tout son développement, seroit croisé de distance en distance par un grand nombre de routes déja faites. A *Vitré*, par la route de Nantes à Fougères, et toute la Normandie; — à *Rennes*, par celle de Nantes à Saint-Malo; — à *Saint-Méen*, par celle de Vannes à Dinan et Saint-Malo; — à *Loudéac*, par celle de Vannes et Pontivy à Saint-Brieux; — à *Poulancre*, par celle de Vannes à Guinghamp; — à *Carhaix*, par celle de Lorient à Tréguier et Morlaix; et enfin, à son extrémité, par celle de Quimper à Brest. . . Que de rapports favorables à l'agri-

coup de nouveaux débouchés, de nouveaux rapports, de nouvelles communications favorables au progrès du commerce intérieur, et non moins utiles pour faciliter au besoin le mouvement des troupes et de l'artillerie en temps de guerre, dans une presqu'île exposée de tous côtés aux attaques (1) des ennemis. Il procureroit ainsi à tous égards des avantages immenses, hors de toute proportion, comme on le verra bientôt, avec le peu de dépense qu'exigeroit l'achèvement de cette route; ce qui offriroit encore l'exemple rare, et toujours si glorieux, *d'un grand effet par une petite cause.*

On peut remarquer encore que ce chemin, plus direct que tous les autres, étant prolongé jusqu'à *Carhaix*,

---

culture, au commerce, à l'industrie, naîtroient tout-à-coup de ces embranchemens!... Quels précieux résultats pour la foible dépense d'une traversée de douze à treize lieues qui reste à faire!..

(1) *Aux attaques des ennemis...* La vérité de cette assertion peut se prouver par un fait historique encore récent. En 1758, les Anglais, après être descendus à *Cancale*, et avoir brûlé tous les vaisseaux de commerce de *Saint-Malo*, firent une seconde descente à *Saint-Cast*. Pour se mettre en état de les repousser, on fut obligé de rassembler sur ce point toutes les troupes dispersées dans la Bretagne; celles qui vinrent du côté de *Quimper*, *Lorient* et *Vannes*, furent obligées de passer par *Rennes* : avec la route qu'on propose d'achever, et les routes latérales qui lui serviroient d'échelons, ces troupes auroient pu se rendre à *Saint-Cast* deux jours plus tôt. Un grand succès, le salut même de l'État peut quelquefois dépendre de cette célérité...

d'où partent des chemins de communication pour toutes les villes et ports situés aux extrémités de la Bretagne, seroit la route (1) la plus courte pour se rendre à *Brest* et à *Quimper*.

TROISIÈME MOTIF.

La partie de cette route déja faite depuis *Rennes* jusqu'à *Merdrignac*, est actuellement à peu près inutile, ou du moins très-peu avantageuse au commerce et au public, puisqu'elle ne peut servir que pour se rendre de *Rennes* à *Montfort*, *Saint-Méen* et *Merdrignac*, qui ne sont pas actuellement des lieux assez considérables pour mériter qu'on fît pour eux seuls un grand chemin; mais ils ne tarderoient pas à le devenir si cette route étoit achevée: ainsi l'unique moyen de rendre ces premiers travaux aussi utiles qu'ils devoient l'être, seroit de les prolonger jusqu'au terme qu'on s'étoit d'abord proposé, c'est-à-dire, à *Rosternen*, d'où la traversée jusqu'à

---

(1) *La route la plus courte*... Les deux grandes routes établies pour la communication de *Rennes* à *Brest* le long des côtes du *nord*, et à *Quimper* par celles du *sud*, sont extrêmement courbes et tortueuses; celle qu'on propose d'achever seroit tellement droite, qu'une règle de trois lignes seulement de largeur, posée sur les deux points de *Rennes* et de *Carhaix*, la couvre sur la carte dans toute cette longueur de plus de trente lieues; par conséquent elle seroit beaucoup plus courte que les autres.

Carhaix se trouve déja toute faite, ou au moins provisoirement jusqu'à *Loudéac* (1); ce qui ne feroit alors qu'une traversée ou section de cinq lieues, presque toute entière sur une lande actuellement inculte (la lande du *Mené*), dont la surface plane et unie en cet endroit n'exigeroit ni jetée, ni remblai, ni pont considérable, ni aucun ouvrage dispendieux.

Objection.

Il y a déja une quantité prodigieuse de grands chemins dans la Bretagne : on a prétendu que tous leurs développemens réunis donneroient une longueur au moins de deux millions de toises, qui, en ne supposant qu'une largeur moyenne de six toises, formeroient une superficie de 432 millions de pieds carrés, qui valent 8,926 grands arpens des eaux et forêts, ou 4,556 *hectares* ; ce qui est autant de terrain perdu pour l'agriculture......

---

(1) *Provisoirement jusqu'à Loudéac*. . . . L'ouverture de cette petite traversée de cinq lieues seulement, qui se raccorderoit avec la route précédemment faite de *Loudéac* à *Pontivy*, seroit déja très-avantageuse, et contribueroit puissamment aux vues du Gouvernement pour l'agrandissement de cette place, en procurant à celles de *Dinan*, *Saint-Malo*, la *Normandie*, enfin à toutes les parties du *nord* et du *nord-ouest* de la France, au moyen de routes déja faites, une communication plus abrégée qu'aucune autre route avec *Pontivy*, *Lorient*, etc.

RÉPONSE.

Sans s'arrêter à examiner si cette évaluation n'est point un peu exagérée, on se contentera d'observer que ceux qui pourroient être affectés de cette objection, le seroient bien davantage encore, si l'on ajoutoit à ce calcul la quantité de terrains occupés par les chemins vicinaux, par les ruelles et les sentiers qui circulent dans les campagnes; et cependant pourroit-on raisonnablement proposer de les faire clorre pour les mettre en labeur?

L'usage d'ensemencer les terres enlève de même aux citoyens une grande partie des grains qui pourroient servir à leur consommation; mais il n'en est pas moins vrai qu'il faut semer pour pouvoir recueillir : il n'est pas moins nécessaire de sacrifier une partie des terres, soit en chemins, soit en clôtures, pour pouvoir rendre l'autre fertile et productive; et vouloir agir autrement, ce seroit imiter la folie du maître *de la poule aux œufs d'or*, qui perdit tout en voulant tout gagner.

Il y a sans doute beaucoup de grands chemins dans la ci-devant province de Bretagne; et tous les bons esprits reconnoissent que c'est un avantage inappréciable pour la société. Le terrain qu'ils occupent n'est perdu pour l'agriculture, que parce qu'ils sont fréquentés et par conséquent utiles; car s'ils ne l'étoient pas, ou s'ils cessoient de l'être, il y croîtroit abondamment des herbes qui fourniroient des pâturages aux bestiaux, et l'agriculture n'y perdroit plus rien.

Loin que la multiplicité des chemins soit préjudiciable ou funeste, on pourroit soutenir, avec bien plus de raison, qu'il conviendroit d'établir dans tous les cantons, et principalement dans les campagnes éloignées de grandes communes, et dépourvues de consommation locale, des communications commodes, puisque sans elles les produits de ces campagnes isolées ne peuvent avoir de débouchés, ni par conséquent de débit ni de valeur; ce qui y décourage la culture, et les condamne à la stérilité. En un mot, les chemins sont aux terres ce que les veines et les artères sont aux corps des animaux; ce sont ces canaux bienfaisans qui, dans l'un et l'autre genre, portent par-tout la nourriture, la force et la vie, et sans eux tout demeure obstrué et languissant.

Si l'on a donné quelquefois aux chemins un peu trop de largeur (1), c'est une faute qu'on peut bien éviter

(1) *Un peu trop de largeur*... En 1720 on fixa la largeur des grandes routes à soixante pieds, et celle des autres à trente-six; c'étoit peut-être un moyen d'y attacher certaines idées de grandeur et de majesté, mais non pas de les rendre meilleures. Les voies militaires que les Romains parsemèrent sur toute la surface de leur vaste Empire, n'avoient que très-peu de largeur, c'est à-dire précisément ce qu'il falloit pour le passage libre et commode de deux voitures qui se croisent; et l'on voit cependant comme ces utiles établissemens figurent glorieusement dans leur histoire : c'est peut-être à ce peu de largeur qu'elles ont dû leur

à l'avenir, sans pour cela renoncer à faire des chemins qui, réduits à une largeur suffisante, seront toujours, ainsi que les canaux de navigation (1), une des sources

---

inaltérable solidité. En réduisant de moitié la largeur des chaussées, on peut, avec la même quantité de matériaux, donner aux empierremens une profondeur double, et, par ce moyen, éterniser leur durée : plusieurs de ces chaussées romaines subsistent encore après dix-huit siècles, tandis qu'il faut refaire les nôtres au bout de cinquante ans. Qu'on dise ce qu'on voudra, le principal mérite d'un chemin, comme de tous autres travaux publics, est la solidité.

(1) *Ainsi que les canaux de navigation*... L'arrêté que vient de prendre le Gouvernement de rendre la rivière de *Blavet* navigable depuis Hennebond jusqu'à Pontivy, sera pour cette place un des moyens d'accroissement les plus efficaces ; il pourra le devenir encore davantage, si l'on prolonge cette navigation en remontant la rivière vers sa source, qu'elle prend aux environs de *Rosternen*, par la facilité qu'elle donneroit de transporter abondamment, et à peu de frais, à Pontivy, les produits de cette partie centrale. Cette prolongation d'ailleurs seroit déja un commencement d'exécution du projet, si important pour la marine française, d'une communication intérieure entre *Nantes* et *Brest* par la jonction déja vérifiée et reconnue possible en 1785, par les savans Académiciens Condorcet, Rochon et Bossut, des rivières d'*Erdre*, d'*Isac*, d'*Oust*, de *Blavet*, et de celle d'*Hières* qui a son embouchure dans la rade même de Brest. Les voies fluviales offrent sans doute encore bien plus d'avantages que les chemins pour le transport des denrées lourdes et massives que les campagnes produisent, et qui, relativement au poids, n'ont que de petites valeurs inca-

les plus fécondes de la bonne culture, du commerce et de la prospérité.

---

pables de supporter la déduction des frais de roulage à une certaine distance ; ces avantages sont en raison de la différence des frais de voitures par terre ou par eau, c'est-à-dire comme *un* est à *trente*. Mais s'il n'est pas possible de faire par-tout des canaux de navigation, au moins est-il certain qu'on pourroit, qu'on devroit peut-être les multiplier davantage. Il n'est presque point de rivières qu'on ne pût rendre navigables dans la plus grande partie de leur cours, et même sans de très-grandes dépenses, en adoptant la méthode simple et économique de Fulton, ou celle, plus simple encore, qui fut proposée dans un mémoire lu par le citoyen Rochon, membre de l'Institut national, à sa séance du 6 fructidor an 9. Les dépenses immenses, et souvent rebutantes, qu'ont entraînées jusqu'à présent les canaux de navigation, ont toujours consisté dans les grandes largeur et profondeur qu'on leur a données, dans la construction toujours infiniment chère des écluses à sas, dans des excavations ou percemens de montagnes, dans des extractions de rochers, et autres ouvrages difficiles et excessivement coûteux ; il ne faudroit rien de tout cela pour une petite navigation sur les rivières, ou presque avec le seul secours des moyens que fournit la nature, des bateaux du port de quatre à cinq tonneaux, n'ayant que douze à quinze pouces de *tirant d'eau*, trouveroient déja presque par-tout dans les *biez* ou *retenues* pratiquées dans les intervalles des moulins et des usines, une hauteur d'eau suffisante ; n'auroient besoin que de deux rampes et d'un *treuil* établis à chaque usine pour pouvoir en franchir aisément la chute, tant en montant qu'en descendant, et n'en suffiroient pas moins pour transporter au loin, et à peu

Mais admettons enfin, si l'on veut, que, parmi les grands chemins qu'on a faits jusqu'à présent, il y en eût quelques-uns qui fussent moins utiles, seroit-ce une raison pour laisser imparfait celui de tous peut-être qui produiroit les plus grands avantages; pour s'abstenir de terminer une route déja très-avancée, qui procureroit à toute la France des communications plus directes et plus courtes avec la place importante de *Brest*, et qui ouvriroit enfin un grand débouché aux campagnes du

---

de frais, toutes les denrées et autres productions des pays que ces rivières arrosent. Supposons que la Providence, ajoutant spontanément ce bienfait à tant d'autres, eût rendu toutes les petites rivières naturellement navigables comme les grands fleuves, et qu'on fût menacé de perdre cet avantage, ce seroit par-tout une désolation générale, et l'on offriroit volontiers, pour le conserver, le double de ce qu'il en coûteroit pour se le procurer. . . . Ah! si seulement cette petite navigation étoit établie sur quelques-unes des rivières qui du centre de la Bretagne déversent vers les côtes, que d'avantages il en résulteroit, ne fût-ce que pour le transport, actuellement impossible par terre, des sables et limons de la mer, espèce d'engrais si convenable à la qualité des terres fortes et argileuses de l'intérieur, dont depuis Rennes il n'y a pas un seul point qui soit à plus de douze lieues de l'une des côtes! Dans le département de la Manche les laboureurs viennent tous les ans d'une plus grande distance avec des charrettes, sur la côte d'Avranches, chercher cette même espèce d'engrais pour fertiliser leurs terres. Quel exemple! quelle leçon pour l'intérieur de la Bretagne!

centre de la Bretagne, dont l'état actuellement misérable ne tient qu'à la privation de cet avantage ?

OBJECTION.

Cet état misérable doit bien plutôt être attribué au manque de population ; et c'est encore une considération bien propre à détourner de faire cette route, qui ne rencontreroit dans tout son développement que des bourgs ou petites villes, où il n'y a qu'un très-petit nombre d'habitans.

RÉPONSE.

Le fait est vrai, mais la conséquence ne l'est pas, puisque ce manque de population a précisément pour cause le défaut de communication dans toute cette partie. En effet, qui est-ce qui pourroit, à moins que d'y être forcé par la loi impérieuse de la nécessité, se résoudre à habiter un pays où l'on ne trouve actuellement aucune des commodités, aucune des ressources dont tous les hommes civilisés éprouvent le besoin. Point de poste aux lettres, point de voitures publiques, point de marchés suffisans sur les lieux pour la vente du produit des terres, point de moyens de transporter l'excédant de la consommation locale dans des marchés plus éloignés, peu de police, peu de sûreté (1)....

---

(1) *Peu de police, peu de sûreté....* Le souvenir encore récent des agitations funestes qui ont tourmenté pendant si long-temps

Comment pourroit-on espérer que la culture pût s'améliorer dans un pays où les cultivateurs n'ont pas même l'espoir de vendre à juste prix toutes leurs denrées, et où le plus souvent une grande partie des bienfaits spontanés de la nature, ou des fruits de leurs travaux, leur demeurent en pure perte, faute de consommation ou de débouchés? Sans doute, il n'y a ni ne peut y avoir actuellement dans toute la direction de cette route aucune commune ou ville un peu considérable : mais qu'on procure à cette longue étendue de pays des communications, des débouchés, en un mot, les commodités et les ressources nécessaires pour rendre un pays habitable; qu'on y ouvre une route, qui, bientôt fréquentée par un grand nombre de voyageurs, y introduira des consommateurs & des fumiers, y répandra un peu de numéraire et d'aisance, qui sont le plus puissant engrais des terres, et bientôt la population et la culture y feront de rapides progrès (1).

---

cette partie isolée, peut fournir encore un motif de plus en faveur du moyen facile qu'on propose pour la vivifier et l'améliorer sous tous les rapports.

(1) *De rapides progrès....* Cette prédiction ne peut paroître hasardée, quand on considère que la plupart des villes ne doivent leur naissance et leur progrès qu'à un premier établissement qui s'est fait originairement dans le local qu'elles occupent, et qui y a appelé successivement la population et la culture. L'histoire en fourniroit mille et mille exemples, qui prouveroient que cette cause puissante

Le

Le génie d'un sage gouvernement ne demande pas que les choses soient faites; il les crée..... il les crée, comme la nature, en ouvrant les sources fécondes qui peuvent les produire.

OBJECTION.

Comment pourroit-on songer à entreprendre une nouvelle route, lorsque tous les efforts du Gouvernement suffisent à peine à la réparation et à l'entretien des chemins déja faits ?

RÉPONSE.

Cette objection, vraiment sérieuse, perd cependant beaucoup de sa force, quand on considère que la continuation et l'achèvement de la route dont il s'agit,

---

et génératrice a souvent transformé des déserts en villes florissantes et en campagnes fertiles. La Bretagne peut en offrir un encore d'assez fraîche date. Il y a quatre-vingts ans que le local occupé par la ville de Lorient, n'étoit qu'une lande aride et stérile, où l'on n'apercevoit que de la bruyère et quelques cabanes de pêcheurs. Cette plage ayant paru propre à recevoir les vaisseaux de la compagnie des Indes, on y fit construire un port, quelques magasins; et bientôt on vit une ville considérable sortir de sous terre, et tout le territoire environnant transformé en champs, en vergers, en jardins, qui offrent tous les agrémens et tous les avantages d'une belle et bonne culture.

n'entraîneroit point ou du moins presque point de ces grandes dépenses qui épuisent les fonds que le Gouvernement destine à cette partie importante du service public : 1°. parce que cette route régnant constamment sur une surface plane (1) et unie, il n'y auroit ni montagnes à applanir, ni vallons à combler ; 2°. parce que tenant toujours le centre de la Bretagne, qui en est la partie la plus élevée, et où prennent leurs sources les rivières de *Rance*, d'*Oust*, de *Blavet* et autres, qui déversent les unes vers le *nord*, les autres vers le *sud*, et qui, dans l'origine, ne sont que de simples ruisseaux, on n'auroit point de ponts considérables à bâtir ; il ne resteroit donc que les frais d'empierremens, qui ne pourroient être bien grands dans des lieux où l'on aperçoit de toutes parts dans le lit des ruisseaux, dans les ravins, sur la surface des terres et dans leurs premières couches, une abondante quantité de cailloux et de *galets* propres à faire les plus solides empierremens.

---

(1) *Sur une surface plane et unie*.... L'auteur du mémoire peut affirmer ce fait avec connoissance de cause, depuis Rennes jusqu'à Loudéac, où il ne se rencontre ni montagne ni aucune pente escarpée et roide, qui puissent empêcher les chevaux d'aller au trot. Il ne connoît pas de même l'état des lieux depuis Loudéac jusqu'à Rosternen ; il se pourroit qu'il y eût dans cette partie quelques hauteurs : mais on trouveroit sans doute le moyen d'en racheter ou adoucir la pente en les contournant, ou en y pratiquant des Z ou zigzags sur les coteaux.

Mais d'ailleurs la crainte de cette dépense ne doit pas empêcher d'ouvrir cette route; il ne seroit pas nécessaire de la porter tout d'un coup à sa perfection; on pourroit se borner d'abord à tracer le chemin dans une largeur convenable, à creuser des douves ou fossés du côté le plus propre à procurer l'écoulement des eaux, et à prévenir leur stagnation, qui est toujours la principale cause du mauvais état des chemins : et n'y eût-il d'abord qu'un simple chemin tracé et applani sans empierrement complet, il seroit dès-lors très-utile, et fourniroit au public un passage commode pendant la plus grande partie de l'année; au lieu qu'il est actuellement toujours difficile, et même impossible dans des chemins creux, dont l'aire n'a souvent que trois à quatre pieds de largeur, et qui, pleins d'eau stagnante et très-enfoncés en terre en plusieurs endroits, ne peuvent éprouver dans aucun temps ni écoulement, ni évaporation, ni desséchement.

OBJECTION.

Les dépenses d'empierrement et de construction ne sont pas les seules qu'entraîne l'ouverture d'une route; il faut encore y ajouter les indemnités, que le vœu de la justice et la loi commandent de payer pour les propriétés particulières dont l'intérêt public exige le sacrifice.

RÉPONSE.

On ne peut, sans doute, ni dissimuler ni contester cette obligation indispensable et sacrée ; mais on doit observer qu'elle seroit dans ce cas-ci beaucoup moins onéreuse qu'elle ne l'est ordinairement, puisque cette route passeroit le plus souvent sur des terrains actuellement incultes ; que sur-tout la partie de *Merdrignac* à *Londéac*, qu'il s'agiroit d'ouvrir d'abord, traverseroit la lande du *Mené* dans une longueur de quatre lieues, et que le terrain qu'elle occuperoit, loin d'exiger des indemnités, serviroit au contraire à donner de la valeur aux autres parties (1)

---

(1) *A donner de la valeur aux autres parties....* Cette vaste lande, qui seule offre l'étendue d'un arrondissement tout entier de sous-préfecture (16 lieues carrées de superficie), jadis en forêts, n'est actuellement qu'un terrain inutile et perdu. Excitées par les apparences de fertilité que la qualité du sol présente presque par-tout, quelques compagnies y ont tenté, à différentes époques, des entreprises qui n'ont eu et ne pouvoient avoir de grands succès à cause de la nudité actuelle et de l'isolement de cette contrée : une grande route qui la traverseroit d'un bout à l'autre, en offrant aux grands comme aux petits spéculateurs, des communications commodes, des circonstances plus favorables, en un mot, de nouvelles données, des élémens plus convenables aux calculs de la raison et de l'intérêt, sembleroit autoriser l'espoir de voir un jour cet âpre désert embelli par la culture ; et quelqu'établissement possible, et toujours facile à un Gouvernement puissant et éclairé, ne pourroit manquer d'assurer et d'accélérer cette heureuse métamorphose.

de cette vaste lande, qui sont presque par-tout susceptibles de culture; qu'enfin le terrain, qui pourroit ailleurs réclamer quelques indemnités, n'a dans toute cette partie que très-peu de valeur, communément de 100 à 200 francs le journal de 1280 toises carrées (48 ares) : la seule ouverture de cette route doubleroit bientôt cette valeur.

OBJECTION.

Cette nouvelle route étant la plus courte pour se rendre de *Paris* à *Brest*, et autres places de la Basse-Bretagne, pourroit bien dans la suite devenir la plus fréquentée, et les autres routes proche les côtes resteroient alors abandonnées, au grand préjudice des villes et des campagnes qu'elles traversent.

RÉPONSE.

Cette objection, inspirée par des intérêts particuliers de localités toujours subordonnés à l'intérêt général, présente d'ailleurs une hypothèse exagérée qui ne peut jamais se réaliser, puisqu'il ne seroit pas question de fermer ou d'interdire les autres routes, qui n'en subsisteroient pas moins, et qui pourroient toujours être pratiquées par ceux à qui elles conviendroient davantage; elles serviroient également pour se rendre dans les villes qui se trouvent sur leur passage; et la nouvelle route qu'on propose d'achever, loin de détruire aucune des

relations et des moyens de communication qu'elles ont entr'elles, ou avec d'autres places, ne serviroit qu'à les multiplier encore.

Si l'avantage d'abréger la route invitoit, à préférer le nouveau chemin, les voyageurs qui voudroient se rendre directement aux extrémités de la Bretagne, ou en revenir; ce seroit à tous égards un avantage pour le public, sans qu'il en résultât aucun préjudice sensible pour les villes ni pour les campagnes situées sur les autres routes.

C'en seroit un vraiment bien réel pour ces campagnes, si ce passage pouvoit être regardé comme l'unique, ou au moins comme la principale source de la prospérité dont elles jouissent; mais elles en ont tant d'autres!...

Le voisinage de la mer leur procure par les goüemons, varechs, sables, limons, sels, coquillages, etc., plus d'engrais qu'elles n'en peuvent consommer, et leur fournit presque sans frais de surabondans moyens de subsistance.

Les villes nombreuses, situées de proche en proche le long des côtes, toutes riches, ou du moins dans l'aisance, par les ressources de la pêche et du commerce maritime, procurent à ces campagnes d'abondans marchés, et l'assurance du débit avantageux de toutes leurs productions; aussi l'agriculture est-elle généralement sur ces côtes dans l'état le plus florissant, et c'est sur-tout de la Bretagne qu'on pourroit dire, sans exagération, qu'*elle a une ceinture dorée.*

Ces campagnes fortunées n'ont donc pas, à beaucoup

près, un besoin aussi absolu, aussi impérieux, de la ressource d'un grand passage de voyageurs, que les campagnes du centre à qui tout manque, qui n'ont ni assez d'engrais, ni marchés suffisans, ni moyens de transport, et dont les habitans, pauvres ou malaisés, ont souvent la douleur de voir périr ou rester sans valeur une partie des produits d'un sol naturellement fertile, faute de consommation locale et de débouchés vers des marchés plus éloignés.

Mais si la nature, en accumulant ses bienfaits sur les côtes de la Bretagne, a traité moins généreusement les campagnes du centre, elle a pourtant encore assez fait pour leur bonheur en leur donnant un sol susceptible d'une bonne culture; il ne leur faut que des bras et un peu d'aisance, il ne leur faut que les soins propices d'un Gouvernement puissant et éclairé, qui, par un établissement facile et peu dispendieux, peut tout d'un coup y développer les germes de la fécondité, et y ouvrir les sources de l'aisance et de la population qui en est toujours la suite.

Une chose qui pourra encore y contribuer bien efficacement, sera l'exécution du dessein que le premier Consul a annoncé, de faire de la commune de *Pontivy*, située au milieu de la Bretagne, une place importante. Outre les autres avantages que ses vues profondes ont pu découvrir dans cet établissement, il procurera aux campagnes du centre un marché considérable qui leur a manqué jusqu'ici; et par une seconde création plus libérale encore

que la première, il vivifiera une vaste étendue de pays jusqu'à présent isolé, négligé, pauvre et misérable.

Ce sont de pareils établissemens, féconds en grands effets, qui font sur-tout éclater la sagesse et la bienfaisance du Gouvernement; ce sont ces conquêtes paisibles qui lui acquerront de nouveaux titres à la gloire, de nouveaux droits à l'amour et à la reconnoissance des Français, à la vénération des autres peuples, et aux hommages de la postérité.

BAUDOUIN, imprimeur de l'Institut national, rue de Grenelle, faubourg Saint-Germain, n°. 1131.